Condizioni VIA
numero 1.1 – Valutazione ambientale aree logistiche alternative

N. Documento: LSMIL031-DOC-G-041-4
Versione: 00

Microsoft 4825 Italy S.r.l.
Data Center MIL03 Settimo Milanese (MI)
ID_VIP: 10873

Condizioni VIA – numero 1.1 – Valutazione ambientale aree logistiche alternative

Nome Cliente: Microsoft 4825 Italy S.r.l.

Nome Progetto: Data Center MIL03 Settimo Milanese (MI)

N. Progetto: LSMIL031

N. Documento LSMIL031-DOC-G-041-4 **Versione:** 00

Project manager: Fabio Sanna **Data**: Giugno, 2025

Preparato da: F. Colombo **Nome File**: LSMIL031-DOC-G-041-4

Storia Documento e Stato

Versione	Data	Descrizione	Autore	Rivisto	Verificato	Approvato per emissione
00	Giugno 2025	Prima emissione	F. Colombo	F. Sanna	F. Sanna	M. Cremonesi

Firmato digitalmente da:
Cremonesi Marialuisa
Firmato il 2025/06/30 11:21
Seriale Certificato: 2474656
Valido dal 24/05/2023 al 24/05/2026
InfoCamere Qualified Electronic Signature CA

CH2M HILL S.r.L.

Via Alessandro Volta N 16
Cologno Monzese (MI)
Milan, Italy

T +39 02 250 981
F +39 02 250 98506

© Copyright 2025 CH2M HILL S.r.L.. All rights reserved. The content and information contained in this document are the property of the Jacobs group of companies ("Jacobs Group"). Publication, distribution, or reproduction of this document in whole or in part without the written permission of Jacobs Group constitutes an infringement of copyright. Jacobs, the Jacobs logo, and all other Jacobs Group trademarks are the property of Jacobs Group.

NOTICE: This document has been prepared exclusively for the use and benefit of Jacobs Group client. Jacobs Group accepts no liability or responsibility for any use or reliance upon this document by any third party.

INDICE

Premessa **3**
1. Descrizione delle aree di cantiere nella configurazione di progetto originariamente presentata **4**
2. Alternative logistiche per le attività di cantiere **6**
2.1 Utilizzo di Parcel 4 6
2.2 Impossibilità di utilizzo di Parcel 4 e Parcel 5 7
3. Impatti legati all'utilizzo di aree logistiche alternative **8**
3.1 Indisponibilità di Parcel 5 8
3.2 Indisponibilità di Parcel 4 8
4. Valutazione delle alternative **10**
4.1 Confronto dell'impatto in fase di cantiere fra proposta di progetto e scenari alternativi 10
4.2 Impatto aggiuntivo legato alle emissioni in atmosfera 10
4.3 Impatto aggiuntivo legato ai livelli di traffico 11
5. Conclusioni **12**

Indice delle figure

Figura 1-1: Lay-out di cantiere (progetto originario) 4
Figura 1-2: Particolare Lay-out Parcel 5 (progetto originario) 5
Figura 2-1: Esempio di lay-out di cantiere con disponibilità di Parcel 4 7
Figura 2-2: Esempio di lay-out di cantiere nell'ipotesi di indisponibilità di entrambe le aree esterne 8
Figura 3-2: Ipotesi di area parcheggio, esistente e utilizzabile, e relativo percorso 11

Premessa

Il presente documento è stato elaborato con riferimento alle "Prescrizioni di Indirizzo" contenute nel Parere Favorevole circa la compatibilità ambientale del progetto denominato "Progetto Data Center MIL03, Settimo Milanese (MI)" (Proponente: MICROSOFT 4825 ITALY S.r.l.) emesso dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (Parere n. 42 del 10 gennaio 2025) e riportato in allegato al decreto MASE DM-2025-0000255 (rif. m_amte.MASE.VA REGISTRO DECRETI.R.0000255.13-05-2025).

Nello specifico il documento riguarda la Prescrizione di Indirizzo n.1, punto 1 secondo la quale: *"Il Proponente dovrà prevedere una diversa collocazione del cantiere per le aree denominate "Parcel 4" e "Parcel 5", prediligendo aree già impermeabilizzate, che non siano classificate quali ambiti agricoli strategici, che non siano interne al PASM e che non siano elementi caratterizzati da connettività ecologica".*

In conformità con le indicazioni fornite dal MASE (in accordo con i pareri del MIC e del CTVIA), non verrà utilizzata l'area identificata come Parcel 5 per le attività di cantiere. Saranno individuate soluzioni alternative a supporto delle attività di cantiere, evitando l'impiego di aree situate nel Parco Agricolo Sud e garantendo il rispetto delle caratteristiche richieste dalle condizioni del Decreto di VIA.

Il presente documento sostiene la proposta di mantenere l'uso dell'area Parcel 4 come "area di supporto logistica di cantiere temporanea", considerando anche la previsione di restituzione dell'area in condizioni ecologiche migliorate rispetto allo stato attuale.

La struttura della presente relazione include:

- una descrizione di sintesi delle aree di cantiere nella configurazione di progetto originariamente presentata;
- una descrizione delle alternative logistiche possibili;
- una valutazione dei potenziali impatti ambientali che si genererebbero prevedendo una collocazione delle aree logistiche differente da quanto previsto in progetto, ossia in distanza dall'area di cantiere;
- una valutazione delle alternative in confronto con la soluzione di progetto originaria, evidenziando gli elementi che rendono preferibile la presente proposta.

1. Descrizione delle aree di cantiere nella configurazione di progetto originariamente presentata

L'area di intervento, collocata nella zona industriale di Settimo Milanese verso Cornaredo (località Castelletto, via Reiss Romoli), si situa nel Nord-Ovest milanese, all'esterno dell'anello delle tangenziali, in una zona caratterizzata dalla presenza di un tessuto produttivo piuttosto articolato, inframmezzato da aree residenziali, soprattutto in prossimità dei nuclei storici tuttora persistenti, e parti di territorio ancora agricole, in particolare procedendo verso Sud.

A supporto delle attività di realizzazione delle opere è stato previsto l'allestimento di un'area di cantiere immediatamente adiacente all'area di edificazione del Data Center ad Est del sito.

In relazione alle indispensabili esigenze logistiche di cantiere (accessi, uffici, aree di stoccaggio, aree di parcheggio ecc.), in sede di progettazione preliminare era stata inizialmente identificata un'area esterna di estensione pari a circa 5.400 m^2 (denominata "Aux-Land" o "Parcel 4"); successivamente è risultata necessaria l'estensione dell'Aux–land in direzione Est attraverso l'acquisto della particella adiacente, denominata Parcel 5, di estensione complessiva pari a circa 32.720 m^2.

In sede progettuale, all'interno di Parcel 5 era stato previsto l'utilizzo solo di una porzione di superficie pari a 12.300 m^2, per stoccaggio materiali, parcheggi e posizionamento baracche di cantiere, come evidenziato nella successiva figura (organizzazione ottimizzata del cantiere prevista in sede di progetto).

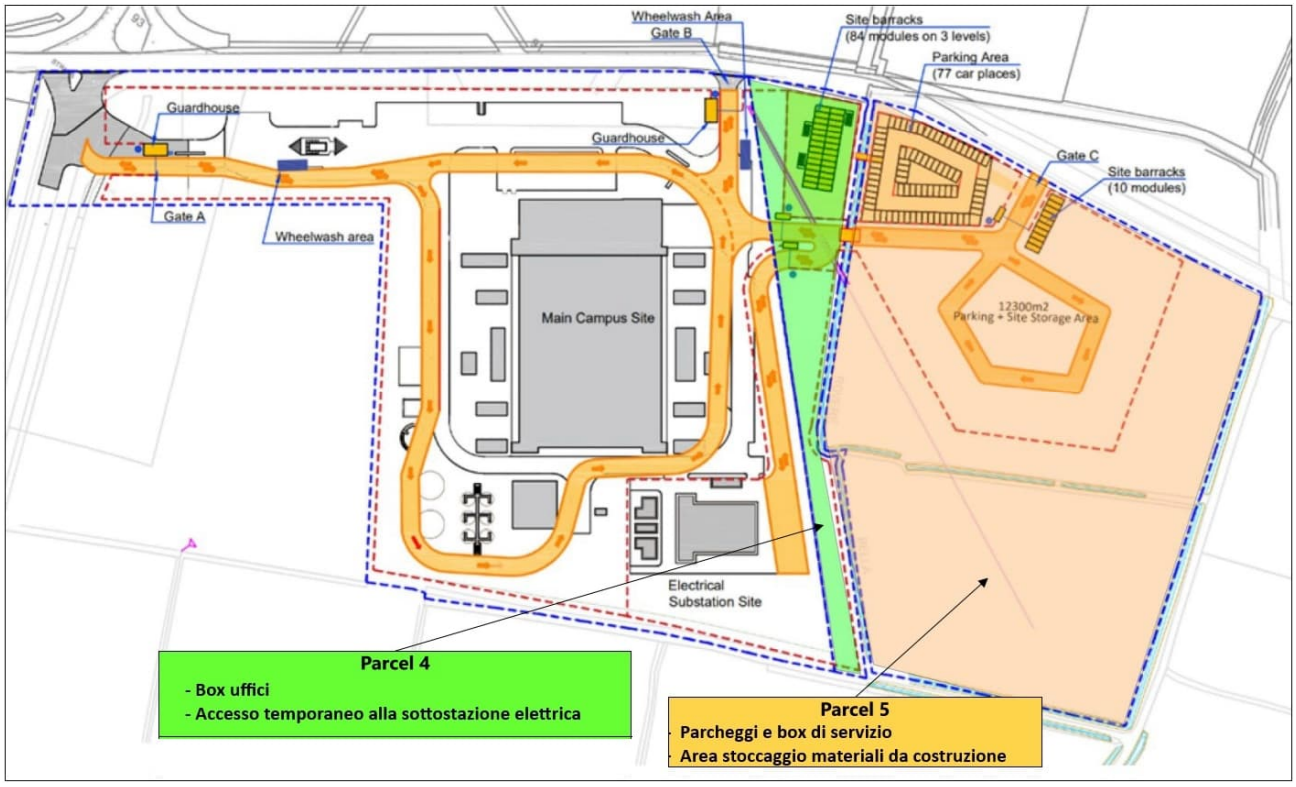

Figura 1-1: Lay-out di cantiere (progetto originario).

Come evidenziato in figura 1-1, in linea generale il cantiere prevedeva l'utilizzo di Parcel 4 per la sistemazione dei moduli ufficio e per l'accesso all'area della sottostazione elettrica, mentre era previsto l'utilizzo di Parcel 5 (vedi figura 1-2), dotata di ingresso dedicato, per stoccaggio materiali, parcheggi per gli addetti e ulteriori moduli di servizio (indicati in figura come "Box") .

Figura 1-2: Particolare Lay-out Parcel 5 (progetto originario)

Questa configurazione consentiva una totale autonomia del cantiere dal punto di vista logistico, con ottimizzazione delle attività e delle tempistiche.

Per entrambe le aree esterne era prevista un'occupazione di suolo temporanea, con le seguenti configurazioni finali al termine del cantiere:

- Parcel 4 (non rientrante nel perimetro del Parco Agricolo Sud Milano): ripristino mettendo in atto il Piano del Verde proposto e descritto nello SIA e nel relativo Allegato C "Progetto Preliminare del Verde", valorizzando l'area rispetto allo stato attuale, migliorandone l'inserimento paesaggistico ed ecologico, attraverso sia la creazione/ripristino/riqualificazione di filari alberati lungo i confini dell'area del data center e lungo tratti di corsi d'acqua, sia la creazione/ripristino/riqualificazione di aree boscate e il ripristino di aree a gestione agricola;

- Parcel 5 (rientrante nel perimetro del Parco Agricolo Sud Milano): ripristino totale allo stato attuale di utilizzo agricolo.

2. Alternative logistiche per le attività di cantiere

2.1 Utilizzo di Parcel 4

L'utilizzo di Parcel 4 si presenta come soluzione ottimale e necessaria per garantire la funzionalità e l'efficienza del cantiere. Disporre di quest'area consente di organizzare in modo razionale gli spazi operativi e di servizio, ottimizzando la gestione logistica del personale e riducendo la saturazione del lotto principale. Grazie alla presenza di Parcel 4, è possibile allocare adeguatamente parcheggi per gli addetti e installare i moduli ufficio in posizione strategica, assicurando la continuità delle attività senza necessità di spostamenti complessi.

Questa configurazione, in relazione all'indisponibilità di Parcel 5, non permette comunque di mantenere le aree di stoccaggio materiali in prossimità del sito, quindi sarà richiesto al General Contractor di identificare una o più aree esterne per lo stoccaggio dei materiali, con un allungamento delle tempistiche del cantiere dovuto agli spostamenti. Queste aree esterne dovranno essere reperite nell'ambito di una distanza ragionevole dal sito di cantiere tenendo conto dei requisiti indicati nella prescrizione di indirizzo (n1.1 "*aree già impermeabilizzate, che non siano classificate quali ambiti agricoli strategici, che non siano interne al PASM e che non siano elementi caratterizzati da connettività ecologica*").

In sintesi, la disponibilità di Parcel 4 contribuisce significativamente ad ottimizzare i processi costruttivi, migliorare la sicurezza interna e limitare gli impatti ambientali temporanei legati alla movimentazione del personale.

Di seguito si riporta una rappresentazione esemplificativa dell'ipotesi di riorganizzazione del cantiere in relazione al presente scenario proposto.

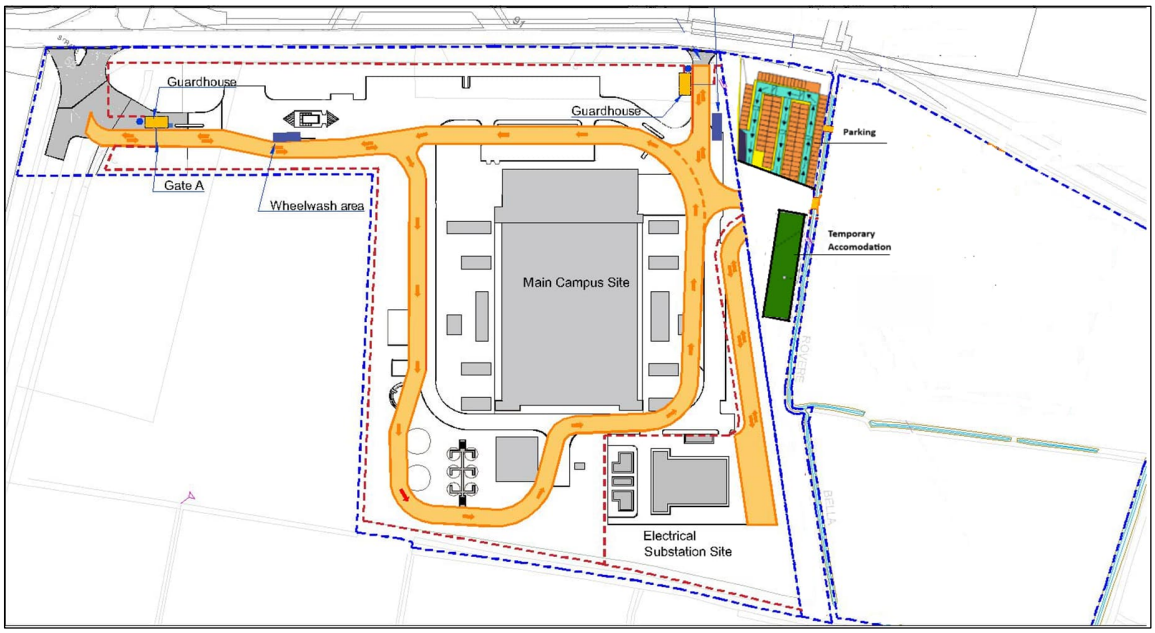

Figura 2-1: Esempio di lay-out di cantiere con disponibilità di Parcel 4 (in figura non sono indicate le aree esterne che dovranno essere identificate per lo stoccaggio dei materiali)

2.2 Impossibilità di utilizzo di Parcel 4 e Parcel 5

L'indisponibilità di entrambe le aree esterne (Parcel 4 e Parcel 5) comporterebbe una radicale ridefinizione delle aree logistiche con relativa compressione delle attività di cantiere all'interno del solo lotto principale ("main land"). In questo caso, oltre al reperimento di aree esterne al sito per lo stoccaggio materiali, non sarà possibile disporre di un parcheggio per gli addetti e di un'area sufficiente per il posizionamento dei box da adibire ad uffici.

Inoltre, per assicurare spazi operativi adeguati, le aree interne del cantiere dovranno periodicamente essere riorganizzate, con spostamento dei mezzi e delle varie aree di lavoro, in relazione all'evoluzione del cantiere. Questa riorganizzazione comporterà un significativo allungamento dei tempi di realizzazione del Data Center.

Per assicurare l'operatività occorrerebbe quindi prevedere una gestione ad hoc per la logistica delle maestranze e del personale d'ufficio, in particolare:

- modalità adeguate di raggiungimento del cantiere da parte degli addetti, sia per il tragitto inizio/fine turno che per la pausa pranzo (previste fino a 300 unità nelle fasi di picco del cantiere), mediante bus navetta, da e per, un parcheggio pubblico avente sufficiente capienza, da individuare nell'intorno dell'area di progetto;

- reperire locali per attività di ufficio (si ipotizza in media circa 30 unità con attività giornaliera per la durata del cantiere), con conseguenti spostamenti tra ufficio dislocato e area cantiere con utilizzo di mezzi propri.

Di seguito si riporta una rappresentazione esemplificativa dell'ipotesi di riorganizzazione per il suddetto scenario.

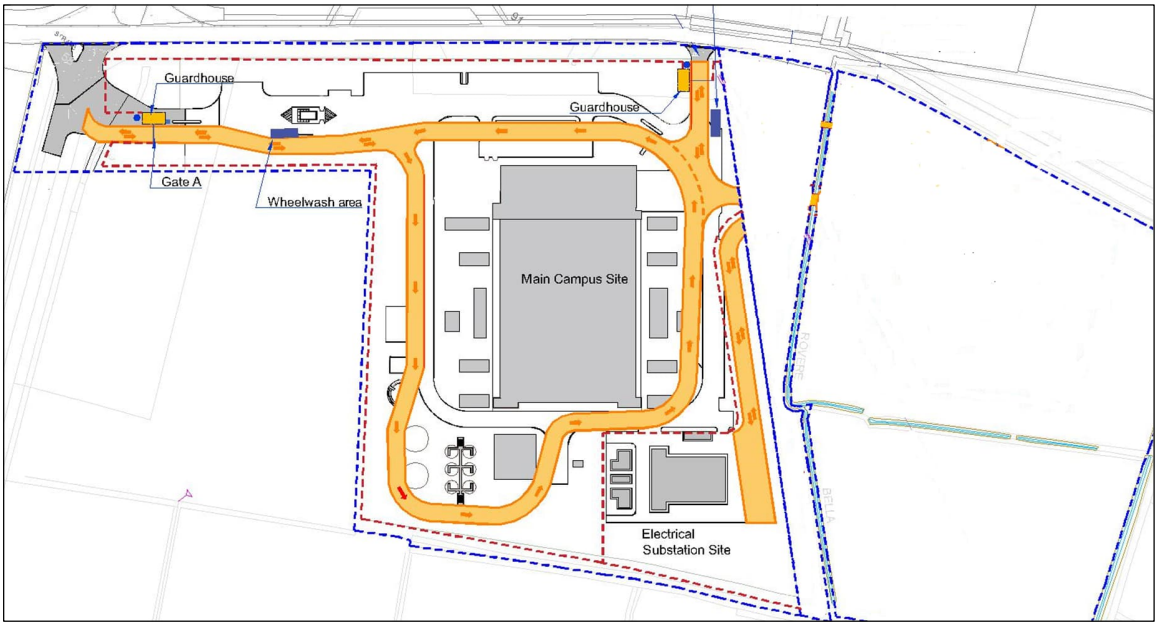

Figura 2-2: Esempio di lay-out di cantiere nell'ipotesi di indisponibilità di entrambe le aree esterne (in figura non sono indicate le nuove aree esterne che dovranno essere identificate per lo stoccaggio dei materiali, dei parcheggi e dei box di cantiere)

3. Impatti legati all'utilizzo di aree logistiche alternative

3.1 Indisponibilità di Parcel 5

Con riferimento alla prescrizione generale contenuta nel Punto 1.1 del Parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (Parere n. 42 del 10 gennaio 2025), si evidenzia che la principale problematica derivante dall'indisponibilità di un'area esterna di stoccaggio materiali (Parcel 5) adiacente al sito di costruzione del futuro datacenter è costituita dalle esigenze di trasporto materiali in modalità "just in time".

Questa modalità continuerà per tutta la durata del cantiere, con circa 10-15 viaggi di andata e ritorno al giorno dall'area di stoccaggio dei materiali che verrà identificata in sostituzione di Parcel 5. Il trasporto da aree di stoccaggio non adiacenti comporterà ritardi dovuti ad operazioni aggiuntive (tempo di trasporto, traffico, ricezione, scarico). Si stima che questi ritardi accumulati potrebbero allungare la durata del cantiere dai 19 mesi previsti a circa 22 mesi.

La scelta progettuale di disporre di un'area logistica adiacente al sito, oltre che essere la più efficiente dal punto di vista dell'organizzazione del lavoro e degli spazi, della sicurezza interna al cantiere e della logistica delle attività, avrebbe comportato di per se' la minimizzazione degli impatti ambientali, sia pure transitori, legati alla movimentazione dei materiali da costruzione, in termini di emissioni e contributo ai livelli di traffico dei vettori utilizzati per il loro trasporto.

3.2 Indisponibilità di Parcel 4

L'indisponibilità di Parcel 4 comporterebbe:

- un impatto aggiuntivo legato al necessario servizio navetta per gli addetti, stimabili in circa 150 – 200 unità in media, con un picco di presenze di 300 addetti (viaggi di andata e ritorno per 2 volte al giorno, per ingresso/uscita dal cantiere e raggiungimento di spazi mensa esterni e non quindi disponibili nei pressi del sito);

- un impatto aggiuntivo legato agli spostamenti con mezzi propri del personale con attività d'ufficio (circa 30 unità in media), da e per locali ufficio da reperire nei dintorni dell'area di cantiere.

Si stima che queste esigenze aggiuntive allungherebbero i tempi di trasferimento del personale, dilatando quelli del cantiere di circa 3 mesi, portandoli a una durata complessiva di circa 25 mesi.

Lo scenario ipotizzato comporta l'utilizzo di un parcheggio esistente di capacità sufficiente per essere utilizzato dal numero di addetti previsto, anche per la fase di lavoro di picco (come detto, fino a circa 300 addetti).

Per ragioni prevalentemente legate alla sicurezza, in particolare nelle fasi di salita e discesa dai bus, relativa attesa del personale e manovra, si è ritenuto opportuno considerare il parcheggio di interscambio più prossimo al sito, in quanto già dotato delle infrastrutture di circolazione necessarie (percorsi pedonali, pensiline di servizio ecc.), ossia il parcheggio ATM di Molino Dorino, posto ad una distanza di percorrenza di circa 8 km dal sito.

Figura 3-1: Ipotesi di area parcheggio, esistente e utilizzabile, e relativo percorso

Come detto, inoltre, l'indisponibilità di spazi cantiere per i box adibiti ad attività di ufficio necessiterebbe il reperimento di spazi ufficio esistenti nell'area per un numero variabile di addetti tra 20 e 60 unità nelle fasi operative più gravose (considerati 30 in media con utilizzo di vettura personale e tragitto ipotizzato nell'ambito di 5 km da/per struttura uffici esistente).

4. Valutazione delle alternative

4.1 Confronto dell'impatto in fase di cantiere fra proposta di progetto e scenari alternativi

La valutazione degli impatti ambientali legati al progetto, così come approfondita nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) prodotto (rif.: Documento No. LSMIL031-DOC-G-010-4 – Dic. 2023), ha incluso, come da requisito normativo, una valutazione delle alternative di localizzazione del progetto, che hanno tenuto conto di criteri vincolanti (esclusione di aree non idonee anche dal punto di vista territoriale) e criteri preferenziali (concentrazione in aree specifiche, anche dal punto di vista infrastrutturale).

La soluzione progettuale proposta è stata preliminarmente considerata idonea e gli approfondimenti condotti nell'ambito dello SIA e dei relativi elaborati tematici hanno supportato il giudizio positivo di compatibilità ambientale del progetto, ivi compresa la fase di cantiere, per la quale la soluzione prospettata contemplava l'utilizzo temporaneo di aree esterne adiacenti il cantiere (Parcel 4 e Parcel 5). Al termine della fase di cantiere era già prevista la restituzione alla pubblica disponibilità in condizioni ottimizzate dal punto di vista ecologico (rimozione rifiuti e progetti di recupero e miglioramento) rispetto allo stato attuale.

Con la soluzione progettuale originariamente proposta l'impatto della fase di cantiere era sostanzialmente limitato alle emissioni di inquinanti (NOx, CO, PM10) generate dai motori dei veicoli utilizzati in sito, nonché dalla movimentazione del terreno e conseguente sollevamento di polveri (PM10 e PM2,5), dovuta a scavi per la realizzazione di fondamenta e sottoservizi e riempimenti per la preparazione del sito (cfr. SIA Par. 6.2.1). Tali impatti sono stati ritenuti poco significativi, in quanto circoscritti all'area di intervento, temporanei e reversibili.

Analogamente, il traffico indotto dalle attività di cantiere era stato valutato "di bassa intensità e temporaneo, quindi poco significativo" (cfr. SIA Par. 6.11.1).

Si evidenzia pertanto che, per quanto riguarda gli impatti della fase di cantiere, l'ipotesi di dislocare parte delle aree logistiche necessarie comporta un impatto ambientale temporaneo ma aggiuntivo rispetto alla configurazione progettuale proposta in sede di VIA.

4.2 Impatto aggiuntivo legato alle emissioni in atmosfera

Gli impatti aggiuntivi temporanei sulla qualità dell'aria dovuti all'indisponibilità delle aree logistiche in adiacenza al cantiere sarebbero pertanto legati a:

1. necessità di trasporto materiali da aree di stoccaggio (causa indisponibilità dell'area Parcel 5): in questo caso l'apporto quantitativo di inquinanti è variabile in relazione all'ubicazione dell'area disponibile, che sarà definita dal General Contractor incaricato della costruzione;

2. emissioni aggiuntive legate agli spostamenti del personale (nel caso di non accoglimento della proposta di utilizzo dell'area Parcel 4) così come descritti nel precedente Cap. 3.

In merito all'impatto sulla qualità dell'aria dovuto alle emissioni legate all'attività di cantiere si evidenzia pertanto quanto segue:

- l'incremento netto delle emissioni da traffico (essenzialmente NOx, CO, PM) che, seppure di carattere temporaneo come per qualsiasi cantiere, si estenderebbe da 19 a circa 25 mesi, considerando gli aggravi di tempo che tali scelte comporterebbero;

- l'impatto si inserisce in un'area ad elevata criticità dal punto di vista della qualità dell'aria (Settimo Milanese è annoverato dalla zonizzazione del territorio regionale tra i comuni di Fascia 1, Agglomerato di Milano, D.G.R. 2578/2014).

Con riferimento al precedente punto è inoltre noto che l'area di interesse, compresa nella cintura metropolitana di Milano, è sovente interessata da provvedimenti di limitazione al traffico legati allo stato di qualità dell'aria (fattore che potrebbe comportare ulteriori problematiche per le attività di cantiere).

L'insieme dei suddetti elementi porta a considerare preferibile la soluzione di utilizzo almeno dell'area Parcel 4, che consente di limitare l'impatto determinato dal traffico indotto dal cantiere.

4.3 Impatto aggiuntivo legato ai livelli di traffico

Il traffico aggiuntivo indotto dalla dislocazione delle aree logistiche si inserisce nell'ambito dell'immediato hinterland milanese, andando ad interessare anche direttrici da e per il centro di Milano già critiche dal punto di vista della congestione del traffico, in particolare considerando che soprattutto il trasporto del personale sarà concentrato nelle ore di punta dei giorni lavorativi.

Si richiama inoltre quanto rilevato dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Milano (PUMS, "Documento di Piano", marzo 2021):

"La distribuzione della domanda di mobilità sulla rete stradale evidenzia importanti carichi di traffico sulle strade principali e secondarie della rete della Città metropolitana di Milano, con evidenti fenomeni di congestione/accodamento in particolare per le direttrici afferenti al capoluogo, al suo ambito più prossimo".

Le Tavole di Assetto degli scenari di Piano (Allegato 3 al Documento di Piano del PUMS) inseriscono l'area afferente a Settimo Milanese tra quelle a Priorità Elevata per interventi sulle direttrici per il rafforzamento del trasporto pubblico, a testimonianza della priorità assegnata all'aspetto traffico nell'area specifica.

L'insieme dei suddetti elementi porta a considerare preferibile la soluzione di utilizzo dell'area Parcel 4 che consente di limitare l'impatto determinato dal traffico indotto dal cantiere.

5. Conclusioni

In base agli elementi considerati nella presente valutazione, si evidenzia in generale come l'opzione di delocalizzare le aree logistiche sia peggiorativa, dal punto di vista logistico/organizzativo e ambientale, rispetto alla scelta progettuale originariamente proposta, sia per quanto riguarda l'aspetto relativo alle emissioni in atmosfera, che dal punto di vista dell'impatto indotto sul traffico e sicurezza stradale; essa comporterebbe inoltre un rilevante incremento della durata del cantiere.

In conformità con le indicazioni fornite dal MASE (in accordo con i pareri del MIC e del CTVIA), non verrà utilizzata l'area identificata come Parcel 5 per le attività di cantiere. Saranno individuate soluzioni alternative a supporto delle attività di cantiere, evitando l'impiego di aree situate nel Parco Agricolo Sud e garantendo il rispetto delle caratteristiche richieste dalle condizioni del Decreto di VIA.

Si propone, invece, l'opzione di utilizzo di Parcel 4, al fine di limitare l'impatto aggiuntivo alle sole attività di trasporto materiali, eliminando la necessità di spostamenti giornalieri delle maestranze e del personale d'ufficio, e riducendo le operazioni periodiche di ridefinizione degli spazi di cantiere.

Si sottolinea infine che, a differenza dell'area Parcel 5, che ricade all'interno del perimetro del Parco Agricolo Sud Milano ("territori agricoli di cintura metropolitana" - art. 25, N.t.a. Piano Territoriale di Coordinamento – PTC del Parco), l'area Parcel 4 non rientra nel perimetro del parco. Essa è parte di un'"Area agricola strategica" (rif.: Tavola PR-01 "Disciplina delle aree" del PdR del P.G.T. di Settimo Milanese): per questo motivo sono stati previsti, a livello progettuale, la restituzione e il ripristino in condizioni ottimizzate dal punto di vista ecologico rispetto allo stato attuale, tenendo anche conto delle norme di valorizzazione dettate dal Piano Territoriale Metropolitano (PTM) della Città Metropolitana di Milano.

Per i motivi sopra esposti, si ritiene che il mantenimento della possibilità di utilizzo dell'area esterna Parcel 4 sia preferibile, dal punto di vista logistico/organizzativo e ambientale.